دکتر علیرضا اسماعیلی، استادیار گروه ترافیک جاده‌ای، دانشکده علوم پلیس:

هیچ کس متولی و پاسخگوی آسیب‌های حوزه حمل و نقل در ایران نیست

در ۱۰ سال اخیر ۱۶۰ هزار نفر در تصادفات رانندگی ایران جان باختند و جالب این است که عامل انسانی و بروز رفتارهای پرخطر از سوی رانندگان مهم‌ترین علت این سوانح بوده است.

سرهنگ علیرضا اسماعیلی، مدرس دانشگاه تهران و رئیس اسبق پلیس راه کشور در گفت‌وگو با «جوان» می‌گوید: «مصدومیت یا مرگ‌وای زیادی برای خانواده‌ها دارد؛ چنانچه به ازای هر یک نفر که در اثر تصادف کشته یا مجروح یا حتی معلول می‌شود عده زیادی عمیقاً متأثر به دنبال آن خانواده‌ها در گیر اثرات آن می‌شوند. طبق گفته وی سالانه ۴ هزار میلیارد تومان نیز خرج درمان مجروحان تصادفات می‌شود.»

اسماعیلی معتقد است سوانح در ایران را می‌توان با نسخه‌های موفقی که با ارامش منتج کرد، اما چنین آرامشی مثل این است که فردی بیماری جدی دارد اما می‌خواهیم با مسکن روند التهاب او را کنترل کنیم و در نهایت زخم کهنه‌ای می‌شود که باید از ابتدا بررسی شود. در نتیجه ساختار حمل و نقل در ایران نیاز به اصلاحات اساسی و پایه‌ای دارد.

اسماعیلی توضیح می‌دهد: «در واقع هرم ساختاری ما در حوزه حمل و نقل لیدر ندارد و کسی نیست که به عنوان فصل الخطاب حرف نهایی را بزند. برای آمار سوانح ترافیکی چه کسی را می‌توانیم زیر سؤال ببریم. پلیس می‌گوید بخشی از فعالیت‌های خود در زمینه کاهش سوانح رانندگی اشاره می‌کند و با توضیح برنامه‌های آموزشی «سیاسا کنی» می‌افزاید: «من قبل‌تر و در زمان فعالیت سعی کردم با آموزش و پرورش ارتباط بگیرم، اما نتیجه نداشت و سازنده نبود در حالی که هر قدر از بچگی بیشتر یاد بدهیم تکنیک رانندگی و ترافیکی در نزد گسالی بیشتر در ذهن افراد شکل می‌گیرد.»

به اعتقاد وی اگر یک نفر مینالا به ایدز باشد از او فاصله می‌گیرند، اما در رانندگی این خطر حس نشده که رفتار ناایمن خطرساز است و دلیل آن عدم آموزش‌های پایه‌ای است که در فکر افراد از کودکی شکل بگیرد. وی برای روشن‌تر شدن مباحث به برخی فرهنگ‌های مشخص ایرانی‌ها در سایر زمینه‌ها پرداخته و می‌گوید: «ما ایرانی‌ها بزرگ‌تر می‌بینیم احترام می‌گذاریم یا در هنگام ورود به جایی تعارف می‌کنیم، اما در حوزه ترافیک و ایمنی حمل و نقل روی موضوعات فرهنگی کار نکردیم که این یعنی جای خالی آموزش داریم.»

وی ضمن انتقاد از رسانه ملی در حوزه فرهنگسازی حوزه حمل و نقل یادآور می‌شود: «رسانه ملی محدود به موضوعات آموزشی در حوزه حمل و نقل ترافیک می‌پردازد. جای خالی آموزش تصویری از سوی کارشناس در شبکه‌های مهم ملی یک تا شش وجود دارد و ما به مردم یاد نمی‌دهیم حقوق اجتماعی و ایمنی و حمل و نقل چیست. در حالی که دائماً باید در قالب‌های مختلف به شکل‌های جذاب به مردم گوشزد شود.»

اسماعیلی می‌گوید: «وقتی در شهری ترافیک کننده است یا فرد در جاده کلافه ترافیک می‌شود، با زیر پا گذاشتن حقوق دیگران صرفاً به فکر خود است. در واقع ما آنان را به تخلف سوق می‌دهیم و همین وضعیت را ناایمن می‌کند در حالی که افراد به رغم میل باطنی وارد ممنوع می‌روند یا در جاده از خاکی می‌اندازند، بنابراین شرایط محیطی آنها را متخلف می‌کند که در نهایت در دایره ناایمنی قرار می‌گیرند.»

وی درباره ورود به موضوعات آموزشی و تغییر سبک فرهنگی مردم در حوزه حمل و نقل به «جوان» می‌گوید: «بخشی از این برنامه‌ریزی‌ها به نظام برمی‌گردد که باید برنامه‌های مدونی برای آن داشته باشند. اگر شما خارج از برنامه مدارس حوزه آموزش ترافیک داشته باشید اثر گذار است، اما همکاری صورت نمی‌گیرد.»

اسماعیلی به بخشی از فعالیت‌های خود در زمینه کاهش سوانح رانندگی اشاره می‌کند و با توضیح برنامه‌های آموزشی «سیاسا کنی» می‌افزاید: «من قبل‌تر و در زمان فعالیت سعی کردم با آموزش و پرورش ارتباط بگیرم، اما نتیجه نداشت و سازنده نبود در حالی که هر قدر از بچگی بیشتر یاد بدهیم تکنیک رانندگی و ترافیکی در نزد گسالی بیشتر در ذهن افراد شکل می‌گیرد.»

به اعتقاد وی اگر یک نفر مینالا به ایدز باشد از او فاصله می‌گیرند، اما در رانندگی این خطر حس نشده که رفتار ناایمن خطرساز است و دلیل آن عدم آموزش‌های پایه‌ای است که در فکر افراد از کودکی شکل بگیرد. وی برای روشن‌تر شدن مباحث به برخی فرهنگ‌های مشخص ایرانی‌ها در سایر زمینه‌ها پرداخته و می‌گوید: «ما ایرانی‌ها بزرگ‌تر می‌بینیم احترام می‌گذاریم یا در هنگام ورود به جایی تعارف می‌کنیم، اما در حوزه ترافیک و ایمنی حمل و نقل روی موضوعات فرهنگی کار نکردیم که این یعنی جای خالی آموزش داریم.»

وی ضمن انتقاد از رسانه ملی در حوزه فرهنگسازی حوزه حمل و نقل یادآور می‌شود: «رسانه ملی محدود به موضوعات آموزشی در حوزه حمل و نقل ترافیک می‌پردازد. جای خالی آموزش تصویری از سوی کارشناس در شبکه‌های مهم ملی یک تا شش وجود دارد و ما به مردم یاد نمی‌دهیم حقوق اجتماعی و ایمنی و حمل و نقل چیست. در حالی که دائماً باید در قالب‌های مختلف به شکل‌های جذاب به مردم گوشزد شود.»

اسماعیلی می‌گوید: «وقتی در شهری ترافیک کننده است یا فرد در جاده کلافه ترافیک می‌شود، با زیر پا گذاشتن حقوق دیگران صرفاً به فکر خود است. در واقع ما آنان را به تخلف سوق می‌دهیم و همین وضعیت را ناایمن می‌کند در حالی که افراد به رغم میل باطنی وارد ممنوع می‌روند یا در جاده از خاکی می‌اندازند، بنابراین شرایط محیطی آنها را متخلف می‌کند که در نهایت در دایره ناایمنی قرار می‌گیرند.»

وی درباره ورود به موضوعات آموزشی و تغییر سبک فرهنگی مردم در حوزه حمل و نقل به «جوان» می‌گوید: «بخشی از این برنامه‌ریزی‌ها به نظام برمی‌گردد که باید برنامه‌های مدونی برای آن داشته باشند. اگر شما خارج از برنامه مدارس حوزه آموزش ترافیک داشته باشید اثر گذار است، اما همکاری صورت نمی‌گیرد.»

اسماعیلی به بخشی از فعالیت‌های خود در زمینه کاهش سوانح رانندگی اشاره می‌کند و با توضیح برنامه‌های آموزشی «سیاسا کنی» می‌افزاید: «من قبل‌تر و در زمان فعالیت سعی کردم با آموزش و پرورش ارتباط بگیرم، اما نتیجه نداشت و سازنده نبود در حالی که هر قدر از بچگی بیشتر یاد بدهیم تکنیک رانندگی و ترافیکی در نزد گسالی بیشتر در ذهن افراد شکل می‌گیرد.»

به اعتقاد وی اگر یک نفر مینالا به ایدز باشد از او فاصله می‌گیرند، اما در رانندگی این خطر حس نشده که رفتار ناایمن خطرساز است و دلیل آن عدم آموزش‌های پایه‌ای است که در فکر افراد از کودکی شکل بگیرد.

وی برای روشن‌تر شدن مباحث به برخی فرهنگ‌های مشخص ایرانی‌ها در سایر زمینه‌ها پرداخته و می‌گوید: «ما ایرانی‌ها بزرگ‌تر می‌بینیم احترام می‌گذاریم یا در هنگام ورود به جایی تعارف می‌کنیم، اما در حوزه ترافیک و ایمنی حمل و نقل روی موضوعات فرهنگی کار نکردیم که این یعنی جای خالی آموزش داریم.»

وی ضمن انتقاد از رسانه ملی در حوزه

هرم ساختاری ما در حوزه حمل و نقل لیدر ندارد و کسی نیست که به عنوان فصل الخطاب حرف نهایی را بزند. برای آمار سوانح ترافیکی چه کسی را می‌توانیم زیر سؤال ببریم. پلیس می‌گوید بخشی از فعالیت‌های خود در زمینه کاهش سوانح رانندگی اشاره می‌کند و با توضیح برنامه‌های آموزشی «سیاسا کنی» می‌افزاید: «من قبل‌تر و در زمان فعالیت سعی کردم با آموزش و پرورش ارتباط بگیرم، اما نتیجه نداشت و سازنده نبود در حالی که هر قدر از بچگی بیشتر یاد بدهیم تکنیک رانندگی و ترافیکی در نزد گسالی بیشتر در ذهن افراد شکل می‌گیرد.

جاده‌های تا یمن با هر هزینه‌ای باید اصلاح شوند چراکه هزینه تلفات بالاتر از هزینه اصلاح جاده مورد نظر است و همه کشورها اعتقاد دارند مرد باید در سوانحی که عامل انسانی دارد به گونه‌ای برخورد کنیم که حداقل تلفات را داشته باشد.»

به اعتقاد وی عامل موفقیت کشورهای دنیا این است که استاندارد مناسبی در حوزه خودروسازی و راه‌ها دارند و همچنین در حوزه حمل و نقل هم دسترسی و تناسب نوروز شاهد بالا رفتن آمار تصادفات جاده‌ای و مرگ و میر هستیم.

زیرساخت‌های حمل و نقلی عامل دیگر مورد اشاره از سوی سرهنگ اسماعیلی است که در این زمینه مقایسه تطبیقی انجام داده و می‌گوید: «سایر کشورها به صورت فنی زیرساخت‌ها را اصلاح می‌کنند، اما در ایران ما در حوزه زیرساخت مشکل جدی داریم.»

مدرس دانشگاه تهران می‌افزاید: «کشورهای توسعه یافته اعتقاد دارند جنابه سرهنگ! ما ایرانی‌ها بد رانندگی می‌کنیم با مشکل به جای دیگری برمی‌گردد؟ منظور ما بیشتر این است که بدانیم آیا رفتارهای پرتنش در رانندگی مؤثر است و مثلاً خودخواهی و رقابتی عمل کردن در آن دیده می‌شود؟!

باید عرض کنم که شمار رانندگان متخلف کمتر از ۱۰ درصد جامعه رانندگان کشور است و اصولاً همه رانندگان، رانندگان خوب و قانونمند و بهنجار هستند، ولی لازم است برای آن معدود رانندگان متخلف اقدامات ایجابی و سلبی توأمان صورت گیرد تا شاهد توسعه رفتارهای صحیح ترافیکی مصدود رانندگان قانون گریز هم باشیم. از جمله می‌توان با برگزاری کارگاه‌ها کلاس‌های آموزش حضوری و همچنین اعمال قانون متخلفان به عنوان بدیهی‌ترین اقدامات ایجابی و سلبی برای این رانندگان برنامه‌ریزی و اجرا کرد.

اقدامات پیشگیرانه از تصادفات با هدف ارتقای ایمنی حمل و نقل، مقوله‌ای آموزشی و فرارسازی مقوله‌ای انسانی محسوب می‌شود. اگر آموزش به‌یادگیری و نهایتاً به رفتارسازی منجر شود در بهبود رفتارهای ترافیکی و همراسازی هم‌مسیر به کاهش و پیشگیری از تصادفات رانندگی خواهد شد

جرائم رانندگی هر سال بیشتر می‌شود تا جایی که امسال هم از افزایش چندین برابری آن با هدف پیشگیری صحبت به میان آمده است. آیا جریمه به تنهایی عامل بازدارنده در رانندگی و رفتار پرخطر است؟

ما معتقدیم تخلف زیربنای وقوع تصادف است، بنابراین اگر به هر شیوه‌ای چه اقدامات ایجابی و چه سلبی بتوانیم تخلفات به ویژه تخلفات حادثه آفرین را کاهش دهیم در پیشگیری از وقوع تصادفات مؤثر خواهیم بود. در واقع جریمه هدف نیست، بلکه ابزار برخورد با متخلفان است. ابزاری برای کسانی که با رفتارهای نابهنجار خود ایمنی و سلامت سایرین و سایر اعداد جامعه را دستخوش مخاطره می‌کنند. در واقع همین بسترهای قانونی است که قانونگذار به مجریان قانون که پلیس راهور باشند در حوزه ترافیک این اجازه را داده که با جریمه، فرد متخلف را متنبه سازند و از تکرار تخلف پیشگیری کنند.

آیا توسعه حمل و نقل عمومی در کاهش تخلفات و تصادفات به طور کلی تضمین مؤثر است؟

توسعه حمل و نقل عمومی به رویکرد اسانی، ارزانی و رفتاری ایمنی می‌تواند در کاهش حجم تردد وسایل نقلیه شخصی در جوامع اثر گذار باشد، بنابراین توصیه می‌کنیم برای سلامت محیط زیست و همچنین کاهش آلاینده‌گی‌های محیطی به ویژه آلودگی هوا، نشانی از سوخت وسایل نقلیه عمومی، کاربران اتوگلی سفرهای شهری خود را تعیین خود و با استفاده از حمل و نقل عمومی به کاهش تردد‌های شهری و رسیدن به جمعیه ایمن و سلامت و برخورداری از هوای پاک کمک کنند و کمک حال سازمان‌ها و متولیان مدیریت شهری باشند.

برای کاهش تخلفات راکبان موتورسیکلت چه توصیه‌هایی دارید؟

موتورسواران به عنوان یکی از کاربران آسیب‌پذیر در حوزه ترافیک برای پلیس راهور در حوزه اقدامات پیشگیرانه از تصادفات حائز اهمیت هستند، بنابراین توصیه می‌کنیم زمان رانندگی همه نکات ایمنی و پیشگیرانه از وقوع تصادف را مدنظر قرار دهند. تمامی مدارک رانندگی اعم از گواهینامه، کارت موتورسیکلت و همچنین بیمه‌نامه شخص ثالث را به همراه داشته باشند و استفاده از کلاه ایمنی استاندارد هم لازمه رانندگی ایمن برای راکبان موتورسیکلت است که آن را فراموش نکنند.

سرهنگ احسان الله هدایتی، رئیس اداره آموزش همگانی پلیس راهور:

عامل انسانی علت ۷۰ درصد حوادث ترافیکی است

طرح همیار پلیس در سال ۱۳۷۴ با هدف ارتقای امنیت اجتماعی و جلب مشارکت مردم در امر پیشگیری از تخلف و جرم، به‌ابتکار نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران اجرا شد. این طرح اینک در مدارس و با هدف آموزش دانش‌آموزان در زمینه‌های مختلف ایمنی و ترافیکی آغاز شده، با گذشت زمان، این طرح گسترش یافت و به سایر اقشار جامعه نیز تعمیم داده شد. از تنگای سطح آگاهی عمومی در زمینه‌های مختلف ایمنی و ترافیکی، جلب مشارکت مردم در امر پیشگیری از جرم و جنایت، ایجاد حس مسئولیت‌پذیری در بین اقشار مختلف جامعه و کمک به نیروی انتظامی در تأمین امنیت جامعه از جمله مهم‌ترین اهداف تعریف شده برای این طرح بود. همیاران پلیس و نیز موضوعات آموزشی به خصوص در حوزه کودکان و دانش‌آموزان درجات ایمنی حمل و نقل بهانه‌ای است تا وارد گفت‌وگو با سرهنگ احسان الله هدایتی رئیس اداره آموزش همگانی پلیس راهور نشویم.

هفتم اردیبهشت روز ایمنی حمل و نقل انگیزه‌ای برای پرداختن به این موضوع مهم است. اساساً ایمنی حمل و نقل به چه معناست؟

به نظر می‌رسد همه روزها باید روز ایمنی حمل و نقل نامگذاری شود و همه دست‌اندرکاران به ویژه نهادها و سازمان‌های ذی‌ربط از جمله پلیس، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و سایر دست‌اندرکاران به طور جدی در راستای ارتقای ایمنی و حمل و نقل و پیشگیری از تصادفات تلاش کنند؛ یعنی مقوله‌ای مهم و یک از دغدغه‌های اصلی همه کشورها در حوزه حمل و نقل و ترافیک است. در مقوله ایمنی به سه مقوله عامل انسانی، عامل خودرویی و همچنین عامل راه به عنوان زیرساخت ترافیکی پرداخته می‌شود. گرچه راه و سپس خودرو در وقوع تصادفات اثرگذار نیز است، اما عامل انسانی یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های شکل‌گیری تصادفات و از سوی دیگر به همان اندازه یکی از مؤلفه‌های پیشگیری از وقوع تصادف در نظر گرفته می‌شود. چراکه در تجزیه و تحلیل آمارها به این نتیجه می‌رسیم که عامل انسانی حدود ۶۰ - ۷۰ درصد علل وقوع حوادث ترافیکی در کشورهای در حال توسعه خاصه در کشور ماست. در واقع باید گفت اقدامات پیشگیرانه از تصادفات با هدف ارتقای ایمنی حمل و نقل مقوله‌ای آموزشی و فرارسازی مقوله‌ای انسانی محسوب می‌شود. ما معتقد هستیم اگر آموزش به یادگیری و نهایتاً به رفتارسازی منجر شود در بهبود رفتارهای ترافیکی و همراسازی هم‌مسیر کاربران بسیار مؤثر است و همچنین منجر به کاهش و پیشگیری از تصادفات رانندگی خواهد شد. پلیس راهور در کلام نخست به شاخت جامعه هدف و کاربران ترافیکی پرداخته است. بر همین اساس با نهایه متون آموزشی، تربیت افسران آموزش همگانی و متعاقب آن برگزاری جلسات و نشست‌های مختلف، نسبت به آموزش و بازآموزی مقررات برای رانندگان در حوزه حمل و نقل عمومی (اکیان موتورسیکلت و نیز رانندگان متخلف و مقصر در تصادفات اقدام خواهد کرد. جهت گیری اهداف آموزشی ما به طیف رانندگان خلاصه نمی‌شود؛ دانش آموزان در مقاطع مختلف تحصیلی به عنوان جامعه هدف آموزشی و سرمایه انسانی کشور نیز مورد نظر هستند. در طرح ملی همیاران پلیس محتوای مرتبط با سنین خود را دریافت می‌کنند و این آموزش‌ها منجر به آگاهی بخشی دانش‌آموزان و خود مراقبتی و صیانت از این سرمایه بی‌بدیل انسانی در برابر تصادفات می‌شود. از طرفی باعث شکل‌گیری رفتارهای صحیح ترافیکی در سنین بزرگسالی خواهد شد و همچنین ایفای مسئولیت دانش‌آموزان در نقش همیاران پلیس در کاهش و پیشگیری از تخلفات رانندگی والدین هم‌مسیر مؤثر است. بر همین اساس است که اعتقاد داریم هر روز باید روز ایمنی و حمل و نقل باشد.

جناب سرهنگ! ما ایرانی‌ها بد رانندگی می‌کنیم یا مشکل به جای دیگری برمی‌گردد؟ منظور ما بیشتر این است که بدانیم آیا رفتارهای پرتنش در رانندگی مؤثر است و مثلاً خودخواهی و رقابتی عمل کردن در آن دیده می‌شود؟!

وضعیت کشور ما به نسبت سایر کشورها در این زمینه چگونه است؟

تعدادی از کشورها عدد مطلق کشته‌های بالاتری را مدارند، اما به نسبت جمعیت، کشور امریکا تقریباً دو برابر ماست و تایلند از ما بیشتر کشته دارد، اما ماجرو کشورهای با عدد بالای کشته هستیم که اگر دهک در نظر بگیریم جزو دهک‌های بالایی هستیم. اگر بخواهیم با شاخص در نظر بگیریم از میانگین جهانی بالاتریم. البته در حالت کلی به نسبت جمعیت از کشورهای مشابه با جمعیت بهتر هستیم. اگر با کشورهای پیشرفته مقایسه کنیم وضعیت ما بدتر است و دو و نیم برابر آنها عدد شاخص کشته‌های ماست و کشورهایی مثل نروژ و سوئد در این شاخص بسیار بهتر هستند.

با نگاهی به کشورهایی که توانستند شاخص خود را در حد تعادل برقرار کنند چه کارهایی می‌توانیم انجام دهیم و نقش آموزش در این زمینه چیست؟

دنیای امروز دنیای تبادل و انتقال دانش است. در حوزه زیرساخت و ناوگان حتماً می‌توانیم الگوبرداری کنیم و خود را به سطح لازم برسانیم. به لحاظ آموزشی کشورها متفاوت هستند. می‌توان الگوبرداری برای شاخص‌ها انجام داد. مثلاً در حوزه کنترل رفتار در سرعت و توجه و تکنولوژی مدیریت سرعت و ... را داشته باشیم. با توجه به سبک زندگی باید به تناسب شرایط موجود اجرا و ترکیب جمعیت برنامه مدون و مقررات داشته باشیم. به طور مثال یکی از اسنادیر این حوزه تأکید داشت که لزوماً راجع به رفتار پر خطر در کتاب‌ها نگوییم، بلکه سبک زندگی را به بچه‌ها بدهیم. مثلاً در حوزه مثال اهمیت به لباس، مصرف آب سالم، غذای سالم و... و در مراحل بعد مهارت رانندگی و رانندگی را آموزش دهیم. به هر حال عادات فرهنگی مردم متفاوت است و بنابه شرایط آب و هوایی هر نقطه از کشور باید برنامه متفاوت داشت و باید در نظر گرفتن رفتارها و عادات هر نقطه‌ای از کشور، برنامه آموزشی داشت.

برخی رفتارها از رانندگان در رفتار عمومی و بستر عمومی شکل رقابتی و خودخواهانه می‌گیرد. نظر شما چیست و در عامل انسانی چگونه می‌توان آن را مدیریت کرد؟

در مراحل صدور گواهینامه همچنان در قیاس با سایر کشورها سهل‌گیری می‌کنیم. ما سبک زندگی و مهارت رفتاری را قبل از سنین رانندگی باید نمی‌گیریم و این در تمام مراحل سنی و جاری است. این میزان پرخاشگری و حس رقابت ناسالم در رانندگی ناشی از آموزش ندیدن در تمام مراحل زندگی است.

در زمینه مقررات ترافیکی در تمام دنیا تعارف ندارند و با تخلفات برخورد شدید می‌کنند، مقررات سنگین دارد که فرار از جریمه و نمره منفی است. ما باید این بخش را در کنار مهارت زندگی قرار دهیم تا جریمه و نمره منفی است. بلندمدت تحقق پیدا کند. جریمه فرار در نتیجه آموزش عمومی است، پس نهادهای آموزشی و دستگاه‌های متولی مثل جراید و رسانه ملی باید وارد شوند تا رفتارها اصلاح شود.

در زمینه مقررات ترافیکی در تمام دنیا تعارف ندارند و با تخلفات برخورد شدید می‌کنند، مقررات سنگین دارند که فرار از جریمه و نمره منفی است.

هرمز ذاکری، معاون مرکز تدوین مقررات و ایمنی حمل و نقل وزارت راه:

رقابت ناسالم در رانندگی ناشی از آموزش ندیدن در تمام مراحل زندگی است

مهندس هرمز ذاکری، معاون مرکز تدوین مقررات و ایمنی حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی می‌گوید: «سبک زندگی ایمن را باید به بچه‌ها یاد دهیم. مثل اهمیت دادن به لباس، مصرف آب سالم و غذای سالم و... سبک زندگی در این حوزه و در مراحل بالاتر مهارت رانندگی و ایمنی را آموزش دهیم.» وی می‌افزاید: «این میزان پرخاشگری و رقابت ناسالم در رانندگی ناشی از عدم آموزش در تمام مراحل زندگی است.»

ایمنی حمل و نقل اساساً به چه معناست؟

اگر در شرایطی باشیم که حادثه وجود نداشته باشد ایمنی نامگذاری می‌کنیم. ایمنی مفهومی نسبی است، اما هر چقدر تعداد حوادث کمتری در حوزه حمل و نقل شامل تمامی موارد جاده‌ای، هوایی، ریلی و ... داشته باشیم، ایمنی بیشتری داریم.

یکی از مشکلات اصلی ما تصادفات رانندگی است. باالطبع هر قدر حوادث کمتر باشد، ایمنی بیشتر است، به این معنا که ما حادثه و فوتی کمتری خواهیم داشت. در واقع خروجی ما باید به گونه‌ای باشد که تعداد کشته و مجروح کمتری داشته باشیم و مفهومی که با ایمنی در حمل و نقل سر و کار داریم در تصادفات ترافیکی بیشتر خود را نمایان می‌کند. استاندارد مشخصی وجود ندارد و عدد ثابتی نیست و شاخصی هم در دنیا ندارد، اما برای مقایسه ایمنی و شرایط می‌توان شاخص‌ها را سنجید و کشورها و منطقه‌ها خود را با یکدیگر قیاس می‌کنند و حتی خودروها با هم سنجیده می‌شوند.

معمولاً وقتی کشورها با هم مقایسه می‌شوند، شاخص، سلامت ایمنی است و اگر چه ایمنی با جان انسان‌ها سر و کار دارد با شاخص حمل و نقلی برای آن در نظر می‌گیرند، اما شاخص‌ها به نسبت جمعیت سنجیده می‌شود. ما هم به نسبت سایر کشورها ایمنی پایین‌تری داریم. رویکردی که الآن توصیه می‌شود سرانه آن بروم تحت عنوان رویکرد سیستم است. طبق آن هر تلاشی که برای حمل و نقل انجام می‌شود چه در حوزه خودرو و چه جاده و چه امداد خودرو و چه موارد باید منجر به کاهش مجروحیت و فوتی‌ها شود، یعنی ما برای هر اقدامی و استفاده از هر استانداردی در ساخت جاده و خودرو باید کاهش کشته‌ها و مجروحیت انسان‌ها را داشته باشیم. انسان‌ها همیشه قرار می‌گیرند و چون انسان آسیب‌پذیر و ممکن الخطاست و بنا به شرایط مختلف ممکن است خطاهایی کنند در این حوزه و در مراحل بالاتر مهارت رانندگی و ایمنی انسان به کار رود تا هر اقدامی برای کاهش آسیب‌پذیری و حذف خطاهای این انسان ممکن الخطا صورت گیرد.

وضعیت کشور ما به نسبت سایر کشورها در این زمینه چگونه است؟

تعدادی از کشورها عدد مطلق کشته‌های بالاتری را مدارند، اما به نسبت جمعیت، کشور امریکا تقریباً دو برابر ماست و تایلند از ما بیشتر کشته دارد، اما ماجرو کشورهای با عدد بالای کشته هستیم که اگر دهک در نظر بگیریم جزو دهک‌های بالایی هستیم. اگر بخواهیم با شاخص در نظر بگیریم از میانگین جهانی بالاتریم. البته در حالت کلی به نسبت جمعیت از کشورهای مشابه با جمعیت بهتر هستیم. اگر با کشورهای پیشرفته مقایسه کنیم وضعیت ما بدتر است و دو و نیم برابر آنها عدد شاخص کشته‌های ماست و کشورهایی مثل نروژ و سوئد در این شاخص بسیار بهتر هستند.

با نگاهی به کشورهایی که توانستند شاخص خود را در حد تعادل برقرار کنند چه کارهایی می‌توانیم انجام دهیم و نقش آموزش در این زمینه چیست؟

دنیای امروز دنیای تبادل و انتقال دانش است. در حوزه زیرساخت و ناوگان حتماً می‌توانیم الگوبرداری کنیم و خود را به سطح لازم برسانیم. به لحاظ آموزشی کشورها متفاوت هستند. می‌توان الگوبرداری برای شاخص‌ها انجام داد. مثلاً در حوزه کنترل رفتار در سرعت و توجه و تکنولوژی مدیریت سرعت و ... را داشته باشیم. با توجه به سبک زندگی باید به تناسب شرایط موجود اجرا و ترکیب جمعیت برنامه مدون و مقررات داشته باشیم. به طور مثال یکی از اسنادیر این حوزه تأکید داشت که لزوماً راجع به رفتار پر خطر در کتاب‌ها نگوییم، بلکه سبک زندگی را به بچه‌ها بدهیم. مثلاً اهمیت به لباس، مصرف آب سالم، غذای سالم و... و در مراحل بعد مهارت رانندگی و رانندگی را آموزش دهیم. به هر حال عادات فرهنگی مردم متفاوت است و بنابه شرایط آب و هوایی هر نقطه از کشور باید برنامه متفاوت داشت و باید در نظر گرفتن رفتارها و عادات هر نقطه‌ای از کشور، برنامه آموزشی داشت.

برخی رفتارها از رانندگان در رفتار عمومی و بستر عمومی شکل رقابتی و خودخواهانه می‌گیرد. نظر شما چیست و در عامل انسانی چگونه می‌توان آن را مدیریت کرد؟

در مراحل صدور گواهینامه همچنان در قیاس با سایر کشورها سهل‌گیری می‌کنیم. ما سبک زندگی و مهارت رفتاری را قبل از سنین رانندگی باید نمی‌گیریم و این در تمام مراحل سنی و جاری است. این میزان پرخاشگری و حس رقابت ناسالم در رانندگی ناشی از آموزش ندیدن در تمام مراحل زندگی است.

در زمینه مقررات ترافیکی در تمام دنیا تعارف ندارند و با تخلفات برخورد شدید می‌کنند، مقررات سنگین دارد که فرار از جریمه و نمره منفی است. ما باید این بخش را در کنار مهارت زندگی قرار دهیم تا جریمه و نمره منفی است. بلندمدت تحقق پیدا کند. جریمه فرار در نتیجه آموزش عمومی است، پس نهادهای آموزشی و دستگاه‌های متولی مثل جراید و رسانه ملی باید وارد شوند تا رفتارها اصلاح شود.

موضوعات آموزشی ترافیکی باید از خود و خانواده‌مان شروع شود و باور داشته باشیم و به ایمان و اعتقاد برسیم که منافع رعایت قوانین برای خودمان مفید است و به عموم جامعه برمی‌گردد، بنابراین اراده کرده و اینده از اطرافیانمان شروع کنیم. نقش‌مان را کمرنگ نبینیم و موضوع را جدی بگیریم و دنبال کنیم

هرمز ذاکری، معاون مرکز تدوین مقررات و ایمنی حمل و نقل:

رقابت ناسالم در رانندگی ناشی از آموزش ندیدن در تمام مراحل زندگی است

فرمان زندگی‌ات را محکم بچسب!

حسین گل‌محمدی

نمی‌دانم چه خاصیت جادویی در این فرمان لعنتی است که تا پشتش قرار می‌گیری احساس می‌کنی فرمانروای جاده‌ها هستی و همه باید کنار بروند تا تو یک نه‌تاز شهر و بیابان باشی! موقع صحبت با دیگران می‌گویی این چهارچرخ لگن ترکب مرگ است و هیچ استانداردی برای حفظ سلامت ما ندارد، اما به محض اینکه پشت فرمان همین چهارچرخ لگن می‌نشینی، آنچنان می‌رانی که گویی سوار بر هواپیمای جنگنده هستی. به هیچ احدالناسی راه نمی‌دهی، فلاشر و راهنما را تعطیل می‌کنی، یکسره نور بالا و بوق‌های ممتد می‌زنی که آقا برو کنار جاده و خیابان مال من است! و براز می‌دهی و لایی می‌کشی و با این کار خود طوفان وحشت و استرس در دل رانندگان دیگر ایجاد می‌کنی. بابا مگر چه خبر است؟ حالا چند دقیقه دیر تر برسی، اما با آرامش و سالم برسی و دیگران را آزار ندهی، مگر چه می‌شود؟! این چند دقیقه زودتر رسیدن — که در دل خود امکان هرگز نرسیدن را دارد — فراراست چه تحفه‌ای برایت به ارمغان بیاورد! جالب اینجاست سوزن به دست می‌رود قشقرق به پا می‌کنی، اما هیچ حرامی از سرعت مرگبار به سوی آخرت نداری. حالا خودت به کنار رفتیه چه گناهی کرده‌اند که باید تاوان این مسابقه نفسگیر تو را بدهند. کمی آهسته‌تر برانی و گوشهای من و ایمن بگیر کنار. حالا کلاهت را قاضی کن و کمی فکر کن. به این فکر کن که این فرمانی که در دست داری، فرمان زندگی‌ات است. لطفاً فرمان زندگی‌ات را محکم بچسب و آرام بران تا زندگی را به آکام خودت و دیگران تلخ نکنی!

موضوعات آموزشی ترافیکی باید از خود و خانواده‌مان شروع شود و باور داشته باشیم و به ایمان و اعتقاد برسیم که منافع رعایت قوانین برای خودمان مفید است و به عموم جامعه برمی‌گردد، بنابراین اراده کرده و اینده از اطرافیانمان شروع کنیم. نقش‌مان را کمرنگ نبینیم و موضوع را جدی بگیریم و دنبال کنیم

مهدی گلشنی، مدیرکل حمل و نقل عمومی و امور مناطق شهرداری تهران:

کودکان و سالمندان آسیب‌پذیرند هنگام رانندگی مراقب آنها باشیم

دکتر مهدی گلشنی، مدیر کل حمل و نقل عمومی و امور مناطق شهرداری تهران معتقد است لبحث حمل و نقل، یعنی تردد و عبور و مروری که توأم با سلامتی بوده و احتمال وقوع تصادفات برای تمامی حمل و نقل‌ها اعم از وسایل نقلیه خصوصی، عمومی و عابران پیاده نباشد یا نزدیک به صفر باشد. وی در توضیح رفتار در ترافیکی شهروندان با اشاره به اینکه موضوعات آموزشی باید از خود و اطرافیان آغاز شود، می‌گوید: برای اصلاح و تشویق شهروندان به رفتار در سبت ترافیکی لازم است آموزش همه کاربران حمل و نقل اعم از خودروهای خصوصی و عمومی به ویژه انهایی که در معرض خطر بیشتری هستند از جمله عابران پیاده، دوچرخه سواران و موتورسیکلت سواران، تقویت و به آن بهای زیادی شود. همچنین پررنگ‌تر کردن و معنادارتر کردن سیستم تشویق و تنبیه مانند جریمه‌های معمولی، رباتی و اعمال محدودیت‌ها نیز انجام شود و در آخر اطلاع رسانی به موقع و درست این موارد به شهروندان است که می‌تواند یک رفتار درست را در شهروندان نهادینه کند. گلشنی نقش آموزش خانه و مدرسه را در بالابردن فرهنگ ایمنی حمل و نقل بزرگ می‌داند و می‌افزاید: نقش این دو نهاد از زنسمند در جامعه برای ارتقای سطح ایمنی بسیار بالاتر و مؤثرتر از میزان قابل تصور در جامعه است. به گونه‌ای که در کشورهای موفق و پیشرو، بودجه‌های بالایی در این زمینه صرف می‌شود و مفاهیم اولیه از سنین پایین برای کودکان و دانش‌آموزان مطرح و مشوق‌هایی برای جلب توجه آنها و ایجاد جذابیت این موضوعات، فراهم می‌شود. این بسیار نقش تعیین کننده‌ای دارد و بیشترین و بزرگ‌ترین نقش را در حوزه ارتقای این مقوله بر جای خواهد گذاشت.

مدیر کل حمل و نقل عمومی و امور مناطق شهرداری تهران با تأکید بر اینکه شهروندان باید در تردد‌های شهری و بین شهری به دو گروه آسیب‌پذیر از جمله کودکان و سالمندان توجه ویژه‌ای داشته باشند، ادامه می‌دهد: با توجه به ملاحظاتی که باید برای این دو گروه در نظر گرفت، آموزش و آشنایی ایرانی با مفاهیم و قوانینی از جمله تردد غیر ضرور در شبانه